



Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Per Email an:
V-FA@astra.admin.ch

Luzern, 17. April 2018

Protokoll-Nr.: 384

Vernehmlassung zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir mit den vorgesehenen Änderungen nur teilweise einverstanden sind und dafür auf die detaillierten Antworten im beigelegten Fragebogen verweisen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Robert Küng
Regierungsrat

Beilage:
- Fragebogen



R032-2094

Vernehmlassung

Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Kanton Luzern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Entspricht schon heute weitgehend der Praxis.

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Traktoren mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h können nur noch gewerblich eingelöst werden und müssen unseres Erachtens mit einem Fahrtschreiber nach Art. 100 Abs. 1 Buchstabe a VTS oder Restwegschreiber ausgerüstet werden, sowie der ARV unterstellt werden.

In Art. 11 Abs. 2 Buchstabe e VTS ist zusätzlich zu den bestehenden Bestimmungen bezüglich wegklappbarer Sitze im Laderaum zum Personentransport aufzunehmen, dass, wenn das Fahrzeug mit Sitzen im Laderaum als Ganzes genehmigt wurde, die Bestimmungen des EU-Rechts anwendbar sind (z.B. maximale Anzahl Plätze, Personengewichte, Zurrvorrichtungen, etc.), da die Bestimmungen der VTS und des EU-Rechts nicht vergleichbar sind.

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir sind der Meinung, dass die Ausnahmeregelung für die Blaulichtorganisationen Polizei, Sanität und Feuerwehr gelten und nicht nur die Feuerwehr und den Zivilschutz abdecken soll. Diese Fahrzeuge stehen praktisch immer beim gleichen Ereignis im Einsatz. Eine Vereinheitlichung soll Klarheit und Transparenz schaffen.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen jedoch nachfolgende Präzisierungen:

- Zusätzlich sollte Art. 21 Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint uns auch prüfenswert.
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertragen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

JA NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich teilen wir die Stellungnahme des UVEK anlässlich der parlamentarischen

Beratung vom 13. November 2013 (Motion Nr. 13.3818). Das Anliegen könnte mit vertretbarem Aufwand umgesetzt werden, sofern die CoC-Daten elektronisch zur Verfügung stünden. Allfällige Zulassungs-Prozesserneuerungen würden wir z.Z. jedoch höchstens und ausschliesslich bei den Personenwagen und Motorrädern sehen. In den letzten Jahren haben wir einen grossen Aufwand betrieben, um die Prozesse zu automatisieren und dadurch effizient und kostengünstig anzubieten. Wir sind heute darauf angewiesen, dass möglichst alle Daten elektronisch abrufbar sind. Würde nun wie im Motionstext bzw. im Verordnungsentwurf eine administrative Zulassung ermöglicht, müssten unsere Mitarbeitenden die Daten aus einem vorgelegten CoC manuell übernehmen. Dies würde einen unverhältnismässigen neuen administrativen Aufwand bedeuten.

Unabhängig von der Ordnungsänderung werden wir auch in Zukunft eine Vorlaufzeit brauchen, um die Daten aufzunehmen und entsprechend zu hinterlegen. Nur so ist eine effiziente – auf das Massengeschäft abgestimmte – Fahrzeugausweiserstellung weiterhin möglich.

Wenn weiterhin am schweizerischen Fahrzeugausweis festgehalten werden soll, müssen die nötigen Angaben aus dem CoC weiterhin durch eine Fachperson auf das normierte Formular übertragen werden, damit die Ausweiserstellung noch rationell ablaufen kann. Gerade um die Kunden zu schützen, ist es wichtig, dass die Vorschriftskonformität überprüft wird und die im Fahrzeugausweis eingetragenen Daten zum Fahrzeug stimmen. Ist dies nicht der Fall, wird der Kunde später (z.B. bei einem Halterwechsel, bei einer periodischen Fahrzeugprüfung oder wenn das Fahrzeug in einen Unfall verwickelt ist) belegen müssen, dass am Fahrzeug nichts geändert wurde, was unter Umständen sehr schwierig (wenn überhaupt) und aufwändig sein kann.

Dies erzeugt einen grösseren Aufwand, als wenn das Fahrzeug vor der erstmaligen Immatrikulation einer Überprüfung unterzogen wird. Mit dem Vorlegen von Unterlagen, Fotos etc. kann die Vorschriftskonformität nicht ausreichend überprüft werden. Zumindest nicht so, wie es in der Akkreditierungsnorm gefordert wird. Ohne die Vorschriftskonformität am Fahrzeug selber zu überprüfen, kann z.B. nicht einwandfrei belegt werden, dass gemäss ISO/IEC 17020:2012 die Ziffern 7.3.1b, 7.3.1c und 7.3.2 (wirksame Erfüllung nachweisen, ordentliche Durchführung und Auswertung nachweisen, Rückverfolgbarkeit) im geforderten Mass erfüllt sind.

Wir sind der Meinung, dass eine kurze Fahrzeugprüfung bei einer Prüfstation nach wie vor vertretbar und verhältnismässig ist und ein späterer Aufwand für die Kunden, aber auch für die Prüfstationen, vermieden werden kann. Die Erstellung des ersten Fahrzeugausweises ist zentral (wie beim Menschen die Geburtsurkunde). Die vorgeschlagenen Änderungen tragen mit Sicherheit nicht zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes bei. Zudem leidet die Qualität der zu bearbeitenden Daten. In Art. 11 SVG wird verlangt, dass der Fahrzeugausweis nur erteilt werden darf, wenn das Fahrzeug den Vorschriften entspricht. Mit der Einführung der Motion wären wir nicht mehr in der Lage, dieser Vorschrift in genügendem Umfang nachzukommen.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Zu VTS Art. 29 Abs. 2 VTS ist zu bemerken, dass die Zulassung von Motorfahrrädern mit VTS Art. 90 - 96 gut geregelt ist.

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Art. 34b Abs. 2 E-VTS muss so ergänzt werden, dass Zulassungsprüfungen und Nachprüfungen von anderen Kantonen nur anerkannt werden können, wenn alle nötigen Daten korrekt und vollständig ausgewiesen sind. Bei der Nachkontrolle sind kumulativ noch zwei weitere Bedingung als Kriterien vorzuschreiben:

- Beim Zulassungskanton darf kein Polizeirapport hängig sein,
- Beim Zulassungskanton darf die Prüfung nicht in Bearbeitung sein.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Art. 30 Abs. 1b E-VTS wäre für fertig gebaute Fahrzeuge wie Personenwagen und Motorräder erst umsetzbar, wenn durch den Bund sichergestellt ist, dass die nötigen Daten für die Fahrzeugausweiserstellung elektronisch abrufbar sind (analog Typendaten in der Schweiz). Im Übrigen verweisen wir auf die Antwort zur Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren lehnen wir ab. Sie ist nicht handhabbar. Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbindungseinrichtungen, Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten sind sehr komplex.

Zudem gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige, genau identische Fahrzeuge. Beispielsweise ist fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) auf Kundenwunsch hin ausgestattet (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion). Deshalb wird selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, nur selten davon Gebrauch gemacht. Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und sollten deshalb beibehalten werden.

Mit der Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme sind wir hingegen einverstanden. Der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduziert werden (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich aber eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die Prüfung von technischen Änderungen gemäss geltendem Art. 34 VTS stellt gegenüber periodischen Prüfungen (Art. 33 VTS) massiv erhöhte Anforderungen an die Experten. So müssen geänderte Fahrzeuge oftmals einer umfassenden technischen Prüfung unterzogen werden. Um diese Kompetenz zu gewährleisten, sind diese Aufgaben weiterhin den Zulassungsbehörden zu überlassen. Im Weiteren ist nicht gewährleistet, dass erforderliche Prüfmittel (z.B. geeichtes Lärmmessgerät) auch wirklich vorhanden sind.

Würde an einer Delegationsmöglichkeit der technischen Änderungen dennoch festgehalten, ist zu präzisieren, dass diese Prüfungen ausschliesslich durch Verkehrsexperten, welche die Anforderungen von Art. 65 - 68a VZV erfüllen, durchgeführt werden dürfen. Zudem müssten Nachprüfungen auf Grund von Polizeirapporten ausgenommen werden, da nur der Standortkanton im Besitz des Polizeirapportes mit den notwendigen Informationen ist.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Regelung soll auch Eingang finden in Art. 51 Abs. 1 VTS, wonach nicht die Motordrehzahl, sondern die Leistung massgebend ist.

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Der Text sollte so ergänzt werden, dass die Ersatzschalldämpfer ebenso wirksam sein

sollen, und nicht manuell oder elektronisch verändert werden dürfen.

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Es ist unklar, was mit "farblos durchsichtig" genau gemeint ist. Es wäre aus unserer Sicht besser, eine messbare Lichtdurchlässigkeit festzulegen. Wir schlagen deshalb vor, den Passus "farblos durchsichtig" zu streichen.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Einfachheitshalber sollte allerdings das vorgesehene Mass der Hecktüre generell auf 1,20 m festgelegt werden

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Fachgerechte Reparaturen der Front-Scheiben sind möglich.

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Sturzfolgen können nur verringert werden, wenn damit nicht nur eine Ausrüstpflicht, sondern auch eine Tragpflicht verbunden wird. Landwirtschaftliche Traktoren sind davon nicht betroffen, da sie maximal 40 km/h schnell sein dürfen.

Konsequenterweise sollte auch das SVG und die VRV angepasst werden, damit die Kontrollorgane (Polizei) auch nach Inkraftsetzung der neuen Verordnung wissen, bei welchen Fahrzeugen eine Tragpflicht der Sicherheitsgurte und wo eine Helmtragpflicht besteht.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

JA, Einschränkung auf 4 t. NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

Schon die Abgrenzung der landwirtschaftlichen von den gewerblichen Traktoren ist in der Praxis schwer umsetzbar. Die Aufhebung der Nutzlastbeschränkung würde die Verlagerung auf gewerbliche Traktoren weiter fördern. Gewerbliche Traktoren haben mit ihren kurzen Radständen und wegen der Bereifung Nachteile bei der Verkehrssicherheit.

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

JA NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Es spielt bei der Verkehrssicherheit keine Rolle, ob ein Gerät nur temporär oder dauernd die Maximalmasse überschreitet. Einhergehend mit einer Erweiterung müssten die flankierenden baulichen Massnahmen verbindlich definiert werden (Spiegel / Kameras / andere Massnahmen). Das sollte nicht nur in die Erläuterungen, sondern auch in die Verordnung Aufnahme finden.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Anpassungen, insbesondere bei den schnellen E-Bikes bis 45 km/h, sind nötig. Der Markt boomt; die Zulassungen steigen stark.

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Harmonisierung mit den in den EU Ländern produzierten Fahrzeugen und die Anpassung an die erhöhten Transportgewichte allgemein ist richtig. Die Aufgabe von sicherheitsrelevanten Vorschriften wie Art. 202 Abs. 2, nämlich die Sicherung des Fahrzeuges vom Zugwagen in Steigung und Gefälle soll überdenkt werden. Deshalb beantragen wir, den Artikel 202 Absatz 2 VTS nicht zu streichen.

Aus Art. 201 Abs. 1 E-VTS ergibt sich, dass Anhänger ohne Lastwagen ohne Weiteres mitgeführt werden können. Wir erachten den dadurch möglichen Umkehrschluss als problematisch, wenn ohne Weiteres LKW-Anhänger an Traktoren mitgeführt werden, weil ausrangierte LKW-Anhänger oftmals in der Land- und Forstwirtschaft weiter verwendet werden.

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Seit über 20 Jahren werden in der Schweiz landwirtschaftliche Traktoren mit hydraulischen Einleiterbremsen zugelassen. I.d.R. wurden diese Bremssysteme in der Schweiz nachgerüstet. Der hydraulische Bremsdruck ist rund 150 bar. Die Bremsabstimmung zwischen dem Zugfahrzeug und Anhänger ist einigermassen gewährleistet, was ein kontrolliertes Bremsen erlaubt. Neu werden landwirtschaftliche Traktoren von Seiten des Herstellers mit einer hydraulischen Zweileiterbremse ausgestattet. Die Bremsanschlüsse sind kompatibel mit den vorgängig erwähnten schweizerischen Anschlüssen. Die Krux ist, dass der Bremsdruck beim neuen Bremssystem tiefer ist (ca. 120 bar).

Deshalb stimmt die Bremsabstimmung zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger

nicht mehr, wenn ein neuer Traktor mit einem alten landwirtschaftlichen Anhänger gekoppelt wird. Dies ist umso heikler, weil solche Fahrzeugkombinationen auch auf Untergrund mit schlechtem Haftwert (Wiese, steiler Hang etc.) verkehren.

Zur Risikominimierung mit solchen Gefährten, sollten neue Zugfahrzeuge nur mit bestimmten Anhängern verkehren dürfen oder alte landwirtschaftlich Anhänger ausser Verkehr gesetzt werden. Die Einhaltung dieser Vorschriften sollte mit einer Kombinationsprüfung festgestellt werden. Alternativ könnte das zulässige Gesamtgewicht oder das Gewicht des Anhängers reduziert oder die Geschwindigkeit beschränkt werden.

Weil wir nicht glauben, dass die vorgängig erwähnten Lösungen Mehrheiten finden, schlagen wir vor, den Halter mit einem Eintrag im Fahrzeugausweis auf die entsprechende Problematik hinzuweisen.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Die bis anhin vorgeschriebene starre Öse hat schon viele Stürze im Gelände begünstigt.

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Ziffer 13 im Anhang 3 soll wie folgt ergänzt werden: "Eine Fehlfunktion, Störung oder Verschmutzung des Systems soll durch den Fahrer leicht erkennbar sein." In der Land- und Forstwirtschaft sind Verschmutzungen von Kameras und Spiegeln besonders verbreitet.

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgasverordnung einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Bemerkungen:

Der Art. 16 Abs. 3a E-VRV ist in Ordnung. Er wurde aus Artikel 16 Abs. 3 VRV übernommen.

In Artikel 16 Abs. 3 Buchstabe b E-VRV vermischen wir im Gegensatz zu Art. 16 Abs. 1 VRV die beiden Blaulichtorganisationen Feuerwehr und Sanität.

Nicht klar für den Anwender ist die Formulierung "wenn die Fahrt von der Einsatzzentrale angeordnet wurde". Dringliche Dienstfahrten ergeben sich oftmals aus der Situation heraus. Die Einschätzung muss in diesen Fällen immer an der Front erfolgen und die Aspekte der Verhältnismässigkeit und der Rechtmässigkeit berücksichtigen. Die Verantwortung für die Handlungen im Rahmen der dringlichen Dienstfahrten liegen letztlich immer bei der fahrzeugführenden Person nicht bei einer Einsatzzentrale.

Wir begrüssen nach wie vor, dass die Handhabung restriktiv sein soll. Die Verantwortlichkeiten müssen aber ebenso klar und transparent sein und können nicht delegiert werden. Dass der Grundsatz in der VRV geregelt wird, ist in Ordnung, wir vermischen aber eine detailliertere Anwendungshilfe, wie dies das Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn bisher bot.

Art. 16 Abs. 4 E-VRV ermöglicht dringliche Dienstfahrten nachts mit Blaulicht und ohne Wechselklanghorn. Das ist für Anwohner an Strassen wohl eine Erleichterung, kann für Verkehrsteilnehmer aber äusserst heikel sein. Die Wahrnehmung von herannahenden Einsatzfahrzeugen wird dadurch im Einzelfall massiv beeinträchtigt (die heutigen Fahrzeuge sind gut gedämmt, die Wahrnehmung durch Tonwiedergabegeräte aller Art zusätzlich erschwert, in urbanen Gebieten ist die Sicht durch Bebauungen und Hindernisse eingeschränkt). Gerade bei dringlichen Dienstfahrten kann dies fatale Folgen haben, weshalb ein Abweichen von den heutigen Verkehrsvorschriften nur mit grosser Zurückhaltung angezeigt ist. Wir beantragen deshalb, Art. 16 Abs. 4 E-VRV wie folgt umzuformulieren: "Bei nächtlichen dringlichen Dienstfahrten darf ausnahmsweise das Blaulicht ohne Wechselklanghorn verwendet werden,".

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Änderung begrüßen wir hinsichtlich Raupenfahrzeuge und militärische Fahrzeuge. Hingegen lehnen wir sie in Bezug auf die Jagd ab. Es gibt keine überzeugenden Gründe, welche eine solche Ausnahme rechtfertigen würden. Insbesondere bei Jagdausflügen kommen zusätzliche Risiken dazu, wie etwa das Gelände, die Nachtfahrten sowie das Gewehr und Munition. Es stehen genügend geeignete und sichere Fahrzeuge für solche Einsätze zur Verfügung.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

In Buchstabe a begrüßen wir aus Gründen der einfacheren Umsetzung die 25 % Regel analog Buchstabe b. Die Haftung auf den Lenk- und Antriebsachsen ist ohnehin ein nicht zu unterschätzendes Problem bei schwierigen Strassen- und Geländebedingungen.

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich sind wir einverstanden. Jedoch ergeben sich aus dem Begriff "ununterbrochen" Unklarheiten. Wir schlagen vor, den Begriff zu streichen. Andernfalls wäre zu bestimmen, wie lange ein Unterbruch der Lenkzeit sein dürfte (Stückgutverkehr / Baustellenverkehr / usw.)?

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Luzerner Polizei hatte bis heute keine Probleme mit der Funktionalität der Kontrollkarten. Die Gültigkeit sollte deshalb bei 5 Jahren belassen werden. Zurzeit sind rund 70 Kontrollkarten im Einsatz. Wenn diese alle zwei Jahre ersetzt werden müssen, ist dies mit einem hohem administrativen und unnötigen finanziellen Aufwendungen verbunden.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Der Angleichung von Art. 4 Abs. 1 Buchstabe a ARV 2 an die Bestimmung der ARV 1 bzw. an das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) betreffend dem Geltungsbereich für Kranken- und Verlegungstransporte kann zugestimmt werden. Das bedeutet eine Erleichterung für Spitäler und Rettungsdienste.

Der Begriff "für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstete Fahrzeuge" muss unbedingt noch konkret definiert werden. Im Unterschied zur ARV 1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert. Es stellt sich die Frage, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit genügen.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen: